WIDE COLOUR

ノースアメリカン B-25

☆特集☆

F－X候補機を再検討する ②F－16

知られざる特攻機"梅花"を回想する

ノースアメリカン XB-21とXB-28

'76 FEBRUARY 2

BUNRIN-DO JAPAN

$3.30

嘉手納基地のF-4とB-52

18th TACTICAL FIGHTER WING
ZZ
468

↑ F-4D of 44th TFS, 18th TFW, Kadena AB, 10 Nov. '75.

〔上〕第44飛行隊のF-4Dと左側胴体に画かれている第18戦術戦闘連隊のエンブレム。
〔下〕ミグ・キラーのファントム。写真の機体はベトナム戦争でMiG戦闘機を相手に、空軍で最初のエースとなったR. S. リッチ大尉の乗機であったもの。現在は第44飛行隊の所属機となっているが，吸気口まえの固定ベーンに，撃墜マークはそのままのこされている。

↑← MiG killer Phantom and its score marking

↑ F-4D of 44th TFS

〔上〕これも第44戦術戦闘飛行隊のF-4D。右は，同機の右側胴体に画かれている同飛行隊部隊マークのクローズアップ。
〔下〕第15戦術偵察飛行隊の RF-4C。現在嘉手納基地に駐留する第18戦術戦闘連隊は，第44，第67戦術戦闘飛行隊と第15戦術偵察飛行隊の3コ飛行隊編成で，第44と67は F-4D，第15は RF-4C を装備している。

↓ RF-4C of 15th TRS

→ 44th TFS squadron marking

Fifteen B52's of Guam had a short stay in Kadena AB (18 - 22 Nov.) to avoid a typhoon.

台風を避けて，グァム島のアンダーセン基地から嘉手納に飛来したB-52D。

↑ B-52D leaving for home base, Guam.
→ HH-53 chopper stationed at Kadena AB

〔上〕前ページと同じくグァムから嘉手納へ飛来したB-52D。台風が去って，帰途につくためタキシング中。このときは15機のB-52が嘉手納へ飛来した。写真は11月10日の撮影。
〔右〕同基地の救難などに使われているHH-53ヘリ。

米空軍のA-7D

A-7D of 23rd TFW, Hickam AFB, Hawaii

ハワイのヒッカム空軍基地で撮影したA-7D。第23戦術戦闘航空団"フライング・タイガース"の所属機である。

↑ A-7D Corsairs of 355th FTS, Hickam AFB

↑ 前ページと同じくヒッカム空軍基地のA-7DとKC-135。
A-7Dは第555戦術戦闘飛行隊の所属機。

RAAF F-111C at Amberley

(Photo : Inter-Air Press)

RAAFのF-111C

↑ F-111C with practice bomb dispenser on wing pylon (Photo : Inter-Air Press)

アンバレイ基地で撮影したオーストラリア空軍のF-111C。前ページは上方から見たもので，主翼後縁のダブル・スロッテド・フラップと前縁スラットの可動状態がよくわかる。F-111Cは，米空軍のF-111(FB-111Aをのぞく)よりも，主翼スパンが7インチ（約18cm）広くなっている。写真下は離陸するところ。

↓ About to take off (Photo : Inter-Air Press)

↑ On the Amberley flight line (Photo : Inter-Air Press)

オーストラリア空軍は，24機のF-111C を保有して，第82爆撃連隊（82th BW） の第1と第6の2個飛行隊を編成している。写真上はアンバレイのF-111C フライト・ライン。写真下は発進前のチェック。主翼下につるしているのは訓練用爆弾のディスペンサー。地上要員がパンツひとつというのは，ちょっと日本では考えられないところ。

↓ Ground crew busy checking before taxiing (Photo : Inter-Air Press)

旭日とさめ口マークのファントム

F-4N Phantom II (151000) of VF-111, NAS Miramar, Calif. (Photo: Peter Greve)

機首にさめ口，尾翼に旭日とはでなマーキングのF-4N（151000）。第111戦闘飛行隊の所属機で，カリフォルニア州ミラマー海軍基地で撮影。

VA-126のスカイホーク

TA-4J Skyhawk (154290) of VA-126, NAS Miramar, Calif. (Photo: Peter Greve)

同じくミラマー海軍基地で撮影したTA-4Jスカイホーク（154290）。これも胴体，尾翼ともきらびやかなマーキングである。第126攻撃飛行隊の所属機。

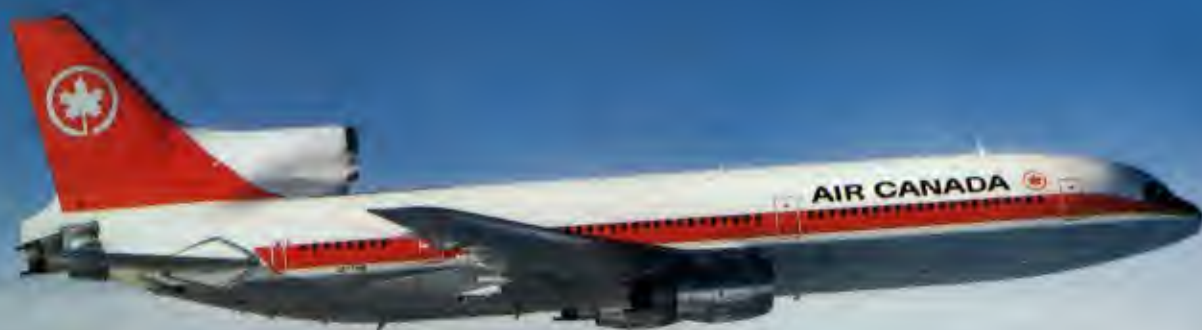
マクダネル
・ダグラス
YC-15

←去る8月26日に
初飛行した米空軍
のAMST候補機
YC-15。後方のア
ングルからのスナ
ップ。

McDonnell Douglas YC-15 AMST

ボーイング
747 SP

↓11月12日にニュ
ーヨークのケネデ
ィ空港を出発，東
京まで13時間33分
のノン・ストップ
で飛んだボーイン
グ 747SPの4号
機。11日，ケネデ
ィ空港で撮影した
もの。

No.4 unit of Boeing 747SP produced

LOCKHEED L-1011 TRISTAR

世界のジェット・エアライナー ⑧

⬆ Air Canada

⬆ Pacific Southwest Airlines

⬇ Eastan Air Lines

米州航空隊タンカーの空中給油演習

—西独ライン/マイン基地—

10月末，西ドイツのフランクフルト近郊ライン／マイン空軍基地を訪問して撮影した米州航空隊空中給油派遣隊の演習のもよう。右の写真はタンカーのKC-97Lに接近するF-4Eを給油ブーム操作員席の窓から撮影したもの。コクピット後方の受油口が開かれており，主翼前縁スラットの動きもよくわかる。

F-4E approaching KC-97L, showing the open doors on the refueling receptacle (Inter-Air Press)

F-4E refueling from a Texas ANG KC-97L (USAF)

空中給油タンカーKC-97Lを装備している米州航空隊の9個空中給油大隊（ARG）は、西独のライン／マイン空軍基地に輪番制で派遣され，在欧米空軍の戦闘機を相手に給油演習を行なっているが，これは"クリーク・パーティ"作戦と呼ばれ，各派遣隊は平均15日間滞在して，同基地を中心に訓練している。9つの給油大隊のうち，オハイオ州ロックボーン空軍基地をホームグラウンドとしている第160空中給油大隊（160th AFG）は，最近KC-135に機種改変，今後"クリーク・パーティ"派遣隊からはずれることになった。ここに紹介する4枚の写真（このページをのぞいて）は，おなじみの「インター・エア・プレス」のカメラマンが，KC-97Lに同乗して撮影した演習のもようである。

上の写真は米空軍の公式写真で，テキサス州航空隊の第136空中給油大隊（136th ARQ）から給油中のF-4D。KC-97Lはの燃料系統は二つにわかれており，自機の飛行用燃料38493-ℓb（17,458Kg）のほかに，前・後部の給油用タンクに44,985-ℓb（20,404Kg）のJP-4燃料を搭載しており，6機のF-4に給油することができる。1機に給油される量は約6,000-ℓb（2,721Kg）。1機への給油は3分以内に行なわれる。

KC-97Lの右翼端の位置についた在欧米空軍第32戦術戦闘飛行隊（32nd TFS）のF-4E。逆光で浮かびあがった美しいシルエット。前部胴体下にECMポッドをつるしているのに注意。高度22,000ft（6,706m）での撮影である。

F-4E of 32 TFS, positioned at starboard wingtip of KC-97L (Inter-Air Press)

F-4E of 32 TFS positioned off port wingtip of KC-97L (Inter-Air Press)

同じく空中タンカーKC-97Lから撮影した第32戦術戦闘飛行隊のF-4E。在欧米空軍で現在F-4Eを装備しているのは，西ドイツのビッドブルグとハーン両空軍基地の第36と50戦術戦闘連隊（TFW）それにオランダのキャンプ・ニューアムステルダム基地に駐留する写真の第32戦術戦闘飛行隊。F-4Eは全機が前縁スラット付きの機体である。 今回演習に派遣されているのは，シカゴを基地とするイリノイ州航空隊第126空中給油大隊（126th ARG）の4機のKC-97L。アメリカから西ドイツまでの遠征は，カナダ東部のグーズベイ経由で飛来している。撮影のために同乗したのは，その1機の「0-20884」機である。

写真下は第126空中給油大隊の2機のKC-97L。手前の機体の給油ブームがクローズアップされており，その細部がよくわかる。上反角の付いた2枚のヒレは“ラダーベーター”と呼ばれるもので，ブーム操作員はこれでブームの上下，左右の位置を調整する。ヒレのすぐ後方の細くなっているノズルは，給油のさいに引出されるが，この伸縮は 3,000-lb/Sq.in. の油圧で行なわれる。B-29爆撃機の輸送機型であるC-97ストラトフレイターは，のちにすべて空中タンカーのKC-97として生産されることになったが，その最後の生産型KC-97Gに，速度向上のためJ47-GE-25Aジェット・ポッドを装備して改造したのがKC-97L。州航空隊用に数10機が改造されている。上の写真で外翼下にぶら下げられているのがJ47ジェット・ポッドである。

KC-97L of 126th ARG seen from beneath the boom of another KC-97L (Inter-Air Press)

外装武装のテストを終えたMRCA

MRCA 02 completes initial stores carriage program

可変翼の外翼パイロンに大型のフェリイ・タンクを吊り下げ，胴体下に４発の1,000-lb爆弾を装備して飛ぶＭＲＣＡの原型２号機。ＢＡＣ軍用機部門のワートン飛行場でテスト中のもの。ＭＲＣＡの主翼，胴体下パイロンへの外装飛行テストは，このほど第１段のプログラムを完了，いよいよ生産準備に入っている。

⬆ Alpha Jet fitted with four rocket pods under the wing strong points.

ロケット弾を装備した アルファジェット

⬆主翼下の四つのパイロンにロケット弾ポッドを装備したアルファジェット。アルファジェットは，練習型は主翼下に二つ，攻撃型は四つの吊下げパイロンを持ち，内側パイロンは各1,250-ℓb（570kg），外側パイロンは各630-ℓb（285kg）を吊下げることができる。

オーマン空軍のＢＡＣ ワン・イレブン 475

⬇オーマン空軍に引渡されたＢＡＣワン・イレブン 475貨物輸送機。ワン・イレブンで最初の貨物輸送専用機 475は，胴体前部の左側面に写真のように貨物扉が新設され，同扉近くの床面にはボール・マットを敷くなどの改造をされている。

BAC One-Eleven 475 freighter

爆弾を装備したT-2

The sixth T-2 produced, epuipped with eight 500 lb bombs in a test flight at Gifu JASDF Base, late Nov. 1975. (Photo: N. Ito)

武器搭載テスト中のT-2　6号機。主翼下に4発，胴体下に4発，計8発の500-lb爆弾を装備している。6号機は量産の2号機で特別仕様の機体。攻撃型の各種のテストが行なわれることになっており，いわばT-2改の原型でもある。写真は11月下旬，岐阜基地にて撮影。

USAF KADENA AB IN OKINAWA

カメラ・ルポ

カデナの翼たち

F-4D of 44TFS

F-4D of 44TFS

F-4C of 67TF

現在沖縄の嘉手納基地には、第18戦術戦闘連隊（18ＴＦＷ）に所属するＦ-4Ｄ使用の第44戦術戦闘飛行隊（44ＴＦＳ）、Ｆ-4Ｃ使用の第67戦術戦闘飛行隊（67ＴＦＳ）、そしてＲＦ-4Ｃ使用の第15戦術偵察飛行隊（15ＴＲＳ）のファントム部隊が配備されている。
左ページ上3枚は第44戦術戦闘飛行隊のＦ-4Ｄで、インテイクにミグの撃墜マーク　書かれている機体は、ベトナム戦争における空軍初のエース、リッチィ大尉の使用していた機体である。左ページ下およびこのページは第67戦術戦闘飛行隊所属のＦ-4Ｃ。

F-4C of 67TFS

このページは台風避難のため、グアム島のアンダーソン空軍基地から飛来したB-52D。B-52はタイ方面からはすでに米本土へ引きあげ、現在では1飛行隊分15機がアンダーソン基地に駐留しているだけである。(B-52D come from GUAM)

このページと右ページ上は第15戦術偵察飛行隊所属のＲＦ-4Ｃ偵察機。同飛行隊は第18戦術戦闘連隊の中ではいちばんの古参で、極東における唯一のＲＦ-4Ｃ使用部隊である。
〈RF-4C of 15TRS〉

このページ中左はエプロンで翼を休めるC-5A。中右は第33航空宇宙救難回収部隊所属のHC-130P。下は同部隊に新しく配備されたHH-53救難ヘリコプタ。

HC-130P of 33ARRS

HH-53 of 33 ARRS

BOEING 747
Special Performance

（本文62ページ参照）

11月11日、デモ飛行の第1歩シアトルからニューヨークまで飛んでケネディ空港に着陸した747SP 4号機。

左ページ上とこの写真は、パンアメリカン航空の塗装をした747SP。下は747SP1号機と747-100。SPは胴体が14.3m短縮されている。

ケネディ空港の747SP。機首とエンジン部分は747-100と変わりないが、胴体が短いため側面形が大きく変った。

シアトルのエバレット工場で最終組立中の6号機

ふぉーとにゅーす

フォッカーF 28フェローシップ旅客機が，11月中旬デモ飛行のため来日した．F 28はMK1000，2000，5000，6000の4つのバリエーションが作られているが，最初のMK1000は胴体左前方に大きな貨物ドアの付いた貨客両用に使えるもので，乗客は最大65人乗り，MK2000はそのストレッチ型で，乗客は最大79人乗り，MK5000はMK1000の主翼をスロット付きのスパンの大きなものに代えて，エンジンの推力を向上させたものである．今回来日したMK6000はMK2000にロング・スパンの主翼を付けて，エンジンを改良した最新型で，原型機は1973年に初飛行，74年に耐空証明をとったばかりである．写真は日本各地でデモ飛行を行なったF 28MK6000J

富士重工宇都宮工場でロールアウトした、気密室装備の双発ビジネス機FA-300。アメリカのロックウェル・インターナショナルとの共同開発機で、またの名はコマンダー700。来年末までに耐空証明をとってカストマーへの引渡しができることになる。

ロッキード・カリフォルニア社バーバンク工場で英国航空向けトライスターに対して進められている、ロールス・ロイス社製の500基目のRB.211エンジンの装備作業。

上の写真は飛行中のセスナ・サイテーションだが、このほどウイチタで行われた民間機協会の大会で、左の写真のようなローア・スラスト・リバーサを装備した機体が初公開された。下はオーストラリアの双発機ノマッドの組立工場。

ブラジン空軍では ロッキード・ジョージア社に対してＫＣ-130Ｈ給油機２機を発注しているが、このほどその１番機を受領した。写真はテスト飛行中のＫＣ-130Ｈ。

かねてイギリスに発注されていた８機の複座練習機ＴＡＶ-８Ａの１号機が、このほどアメリカ海兵隊に引渡された。海兵隊で発注しているハリアーは練習機を含めて110機である。

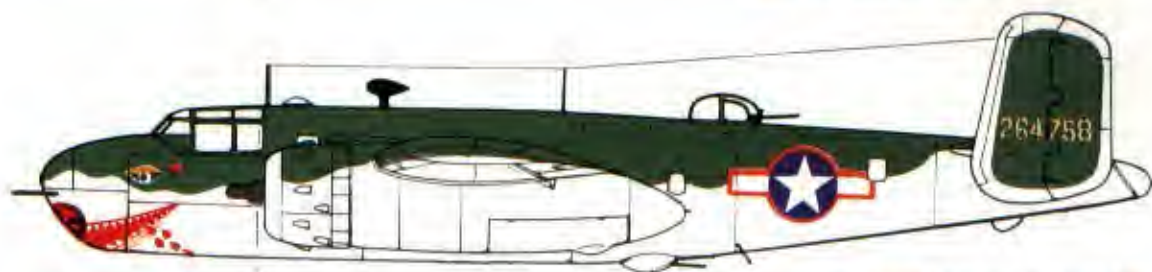
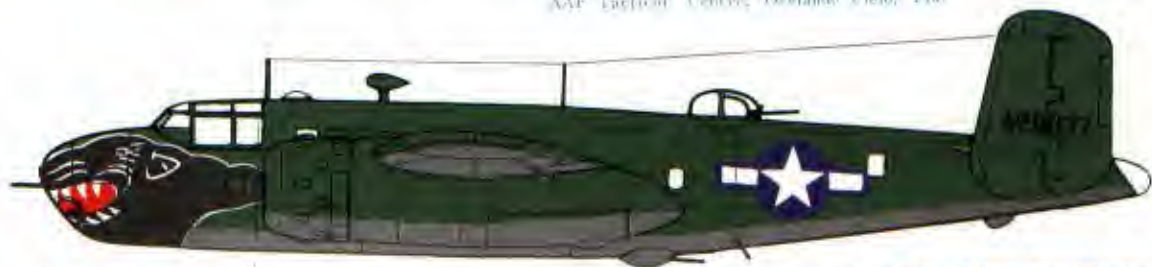
ドイツとフランスで共同開発しているアルファジェットのテストは順調に進んでおり、10月1日までの試作4機のテストは合計859回に達している。両国がそれぞれ200機を発注済のほかベルギーでも33機を発注している。

2基の「ドッグ・ファイト」格闘ミサイルを上翼パイロンに装備して、ランカシャーのBACワートン工業のテスト飛行場上空を飛行中の輸出用ジャガーS. 07。

スナップだより

厚木基地を離陸する第1電子戦飛行隊所属のEA-3B。同機は分遣隊として空母キティーホークに載っているもの（鎌倉市　大槻明彦）。

去る11月5日、新明和工業甲南工場で初飛行したUS-1の3号機（西宮市　浜野博司）。

11月中旬、横田基地に飛来した米海軍第21輸送飛行隊所属のC-118B。機首のエンブレムと尾翼の国旗に注意（東京都　石原　肇）。

A6M3 Zero Model 32, Rae, New Guinea, 1943. (C. R. Anderson)

◇◇南方戦線の陸海軍機◇◇

Japanese Army and Navy aircraft crippled in Southern fronts

⇩ Ki84 HAYATE (Frank) captured at Clark Field (James Moreing)

⇧ Crippled Ki43 HAYABUSA (Oscar) of Hiko 33th Sentai. east coast of New Guinea, 1944. (C. R. Anderson)

ここに紹介するのは，南方戦線で破壊され，置去りにされた日本の陸海軍機。米軍が撮影した公式の写真でも，これまでこの種の痛ましい残骸の姿はいく度となく目にしているが，ここの8枚はいずれも従軍した飛行機好きの素人のカメラマンが撮影したものである。

〔左上〕1943年，ニューギニアのラエ基地で撮影した零戦の残骸，32型と思われる。〔左下〕フィリピンのクラークフィールドでろ獲された4式戦"疾風"，これはまだ飛行可能な状態のように見える。〔上〕1944年，ニューギニアのサルミで撮影した零式輸送機と1式戦"隼"。"隼"は飛行第33戦隊の所属機であったもの。〔下〕同じく33戦隊の"隼"，同年ホランジアにて。

⇩ Ki43 HAYABUSA of 33rd Sentai, Hollandia, New Guinea, 1944 (D. G. Cooper)

カラーで見る 日本陸軍機

(Photo: Dennis Glen Cooper)

Probably late in 1943, these Japanese aircraft were captured by the USF in Hollandia, New Guinea. From left to right are the Ki42 Bomber (two), the Ki61 Fighter's tail and the Ki46 Com'd Rec. Plane.

(D. G. Cooper)

〔上〕1944年，ニューギニアのホランジアでろ獲された100式司偵2型。各部がいたんでいるが，かなり良好な状態である。

〔下〕上の機体を斜め前方から見たもの。大戦後半，100式司偵は南方の戦線で洋上の哨戒にも使われているが，不慣れな洋上航法で，犠牲も多かった。

⬆⬇ Ki46-II Clara, captured by USF at Hollandia, New Guinea, 1944.

(C. B. Anderson)

［上・下］1943年，ニューギニアのラエ基地で撮影した日本機の残骸。機種は不明であるが，爆撃機か輸送機と思われる大型機の胴体部分。1942年4月，ラバウルからこのラエ基地へと進攻した日本海軍航空隊は，つづく東ニューギニア航空作戦で激しい攻防戦を展開した。とくに同基地へ進出した台南空の零戦隊の活躍は有名であるが，しょせんは消もう戦で，翌1943年，ガダルカナル島撤退作戦以後は，優勢な米航空部隊の攻撃を支え切れず，写真のような残骸を残して軍門にくだることになった。

⬆⬇ Wreckages of Japanese Naval planes, Rae, New Guinea, 1943. (C.R. Anderson)

(Photo; Denms Glen Cooper)

Workers of the 431st FS of the 475th FG, USF, are examining the Kiwi [illegible]. Standing right is Thomas B. McGuire, a second highest victory-mark holder of [illegible]

ニューギニアのホランジアで米軍にろ獲された日本の陸軍機。すべて破壊された機体であるが，当時のカラー写真で，手を加えていない就役のときの機体塗色やマーキングがよくわかる貴重な記録である。いずれも1943年末ころの撮影と思われる。

〔94～95ページ〕左側に100式重爆“呑龍”の尾部が2機分，つづいて3式戦“飛燕”，100式司偵などが並んでいる。手前にうつっているのは“呑龍”の主翼。“呑龍”は尾翼に画かれているマークの所属部隊は不明である。

〔上〕3式戦“飛燕”を点検する米軍のパイロットたち。P-38ライトニングを装備して，ニューギニアからラバウル，フイリピン戦線を転戦した第475戦闘大隊（475th FG）第431戦闘中隊（431st FS）の幹部たちで，左から2人目はフランク・ニコルス中隊長。機体を指さしている右端は米空軍No.2のエース，トーマス・ブキャナン・マクガイアである。不時着したものであろう，“飛燕”のプロペラは，アメのように曲っている。

〔右〕空挺隊の輸送などに使われたロ式輸送機と3式戦“飛燕”の尾部。3式戦は，昭和18年6月末にラバウル方面に派遣された飛行第78戦隊の所属機と思われる。後方に見えるP-38は第49戦闘大隊（49th BG）第9戦闘中隊（9th BS）所属機。

Ki-57 Freight Transport plane and Ki60 tail. Seen in the background is a P-38 Lightning of the 9th BS, 49th BG.

◇◇太平洋戦線の B-25ミッチェル◇◇

B-25 mitchell in Pacific theater

↑ B-25J of 499th BS, 345th BG, 5th AF, on Okinawa just before the war ended. (Clay Jansson)

〔上〕機首にこうもり，尾翼にインディアンの顔の絵を画いたB-25J。第5空軍第345爆撃大隊第499爆撃中隊の所属機で，大戦末期，沖縄での撮影。

⬆ B-25 of 38th BG, off Simpson Harbor, Rabaul, 2 Nov.1943 (USAF)

［上］1943年11月2日，ラバウル大空襲のときのB-25。シンプソン湾を超低空で進攻。第5空軍第38爆撃大隊の所属機である。

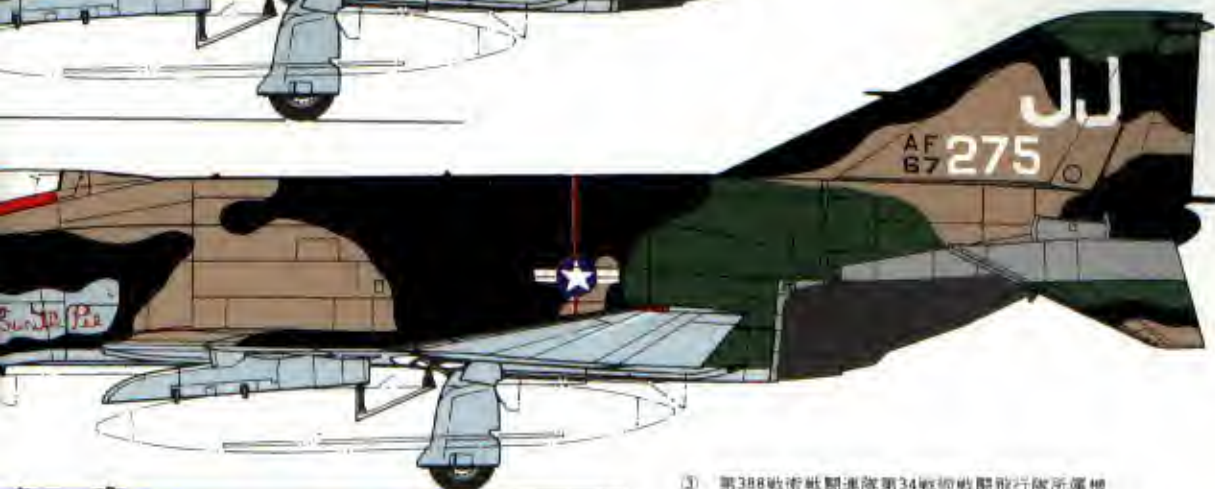
［下］西部ニューギニア戦線のB-25C。第5空軍第345爆撃大隊第501爆撃中隊の所属機。345爆撃大隊は，1943年7月30日，B-25を装備してポートモレスビイで実戦に参加したが，501中隊機は垂直尾翼に白帯を巻いて部隊マークとしていた。

⬇ B-25C of 501st BS, 345th BG, 5th AF (Frank Smith)

McDONNELL DOUGLAS F-4E PHANTOM II

1/32 SCALE KIT

① F-4Eの平面迷彩図
A F-4E's Camouflage pattern

② 第15戦術戦闘連隊第308戦術戦闘飛行隊所属機
308th TFS, 15th TFW

③ 第388戦術戦闘連隊第34戦術戦闘飛行隊所属機
34th TFS, 388th TFW

④ アラスカ空軍第21混成連隊第43戦術戦闘飛行隊所属機
43rd TFS, 21st CW, Alaskan AF

F-4EファントムIIの塗装

ダークグリーン（No.34079）とグリーン（No.34102）およびタン（No.30219）の迷彩で，通称ベトナム迷彩機。下面はライトグレイ（No.36622）に塗装されている。

図1の平面塗装例はその代表的なもので，各機ごとに少しづつ迷彩パターンは異なっており，側面図における迷彩も図2/3/4のように細部に違いがある。図2の機体の胴体にあるエンブレムはカラー写真参照。この機体は主翼前縁スラット付きの最新型である。

ハイモデリングのための

レベル資料集

F-4E ファントムII

☆ キットについて ☆

1/32スケールの超デラックス・キットがレベルから発売中。同時に西ドイツ空軍のF-4Fのキットも新発売されている。

モデルの大きさは全長59.8cm，全幅36.8cmもあり，そのボリュームに圧倒されるほどのビッグサイズ。

機体の細部にある極小の注意書き文字も詳細をきわめたデカールが付属しており，デカールを貼ることだけでも充分に楽しめるといえよう。武装はスパロー4発，サイドワインダー4発のほか爆弾6発が付属，両翼のパイロンに増槽2個と胴体下中央に大型増槽が付くという豪華版である。このE型は主翼に空戦用スラットが付いた最新型となっているのも特徴のひとつである。

☆ 仕上げのポイント ☆

省略されている細部を入念に加工するのも個性的な組立てかたであるが，各エンジンをシャープに修正するだ

けでも，ずいぶん実感が増してくるものである。
なんといっても塗装仕上げが最大のポイントで，このくらいの大きさのモデルともなれば，スプレー塗装で仕上げたいもの。デカールは，なるべく周囲の透明部を切りとって貼ると，きれいな仕上りとなる。
なお，胴体と主翼上面の国籍マークは紺のふちどりのないマークを付けた機体もあるから，場合によっては，ふちどりを切りとって使用するようにしたい。

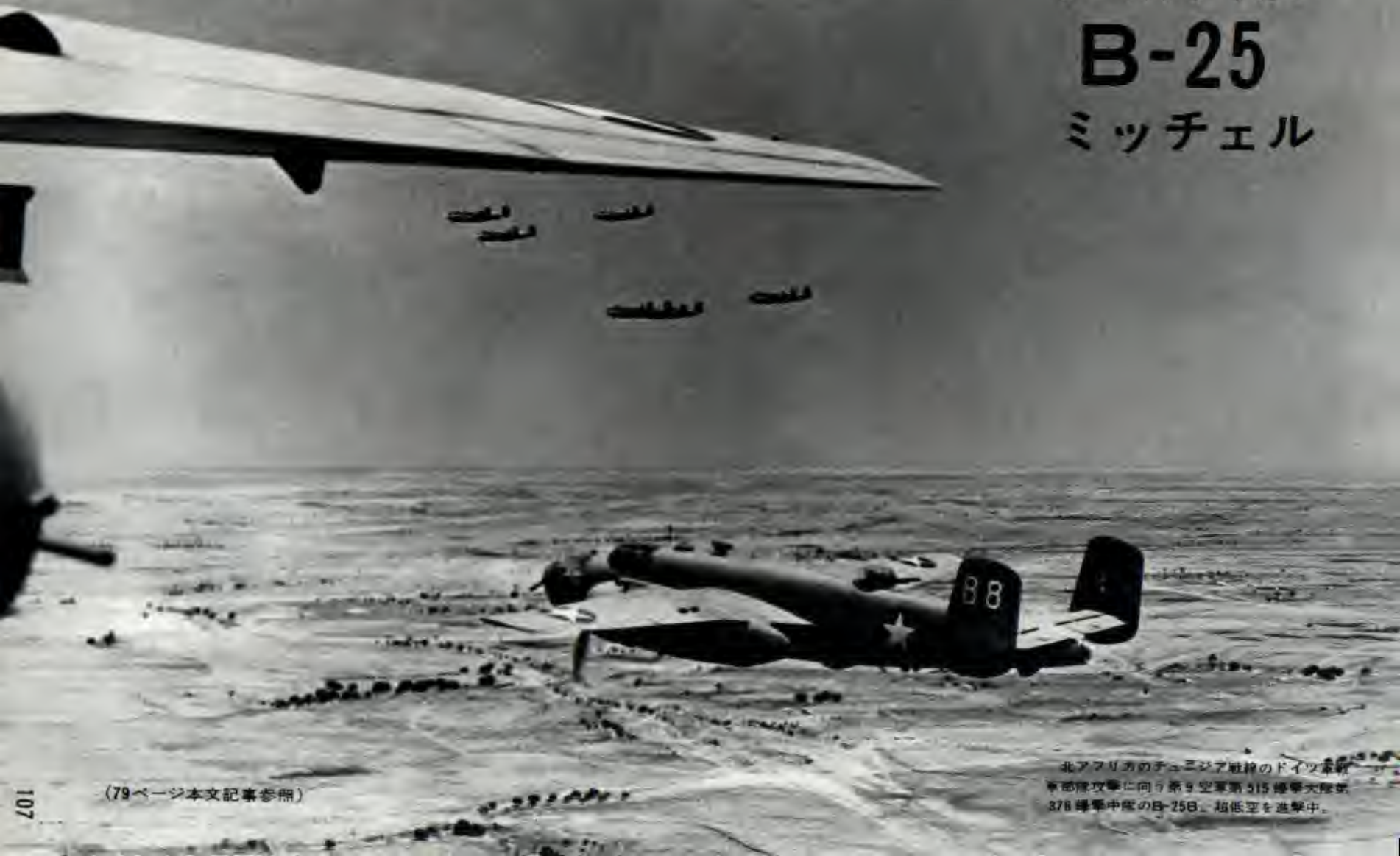
（イラストと解説・橋本喜久男）

〈写真解説〉
韓国のオーサン空軍基地に駐留している第36戦術戦闘飛行隊（36th TFS）のF-4E。いずれも横田基地で撮影したもの。第35戦術戦闘飛行隊は，以前はF-4Dを装備して第8戦術戦闘連隊（8th TFW）のさん下であったが，1974年夏ごろにF-4Eに機種改変，現在は第51混成連隊（51st COMPW）のれい下にある。テイル・レターも"UK"から"OS"に変った。4枚の写真のうち左下はF-4DからE型に改変したばかりのころのもので，機首のシャーク・ティースはこの機体が前に所属していた部隊で付けていたもの。ほかはすべて最近の撮影。左上の写真で前縁スラットの可動状態がよくわかる。右上写真の機体は胴体下にECMポッドを装備している。

F-4E, 35th Fighter Squadron

韓国のオーザン空軍基地に駐留している第8戦術戦闘航空団に属する35th TFSのF-4E。1974年夏，横田基地で撮影。

(Photo: S. Ooi)

ノースアメリカン B-25 ミッチェル

北アフリカのチュニジア戦線のドイツ戦車部隊攻撃に向う第9空軍第515爆撃大隊第376爆撃中隊のB-25B、超低空を進撃中。

（79ページ本文記事参照）

〔上・下〕機首の透明風防を密閉した対地攻撃型のB-25C。機首左側に太平洋の日本軍艦船攻撃用に陸軍の75mm砲（M-4）を積んだもので、C型の一部が改造されてのちのG、H型の原型となった。M-4砲は、二次大戦中に米軍の飛行機に積まれたもっとも重い砲。弾丸は21発を携行した。

戦艦に対する航空戦力の優勢を説いた米陸軍航空の父"ビリー"ミッチェル大佐を記念してニックネームとしたB-25は，1938年に設計された中型の双発爆撃機。1940年から45年にかけて11,000機近くが生産され，米陸軍空軍の 9,800機をはじめ，イギリス，ソ連など連合国各空軍にも装備されている。空母ホーネットを飛び立って，太平洋戦争中に最初に東京を空襲したドーリットル部隊の話は有名であるが，これはすぐれた離着陸性能がかわれて，B-26マローダーに代って本機が選ばれることになったのである。〔上〕B-25の写真偵察型F-10。B-25Dの武装をはずしてカメラを積んだもので，約10機が改造されている。

直掩機のP-40をしたがえて進撃するB-25B。第9空軍の北アフリカ攻撃部隊第12大隊の所属機。P-40は第57戦闘中隊の所属機で，1943年1月，カイロ上空を飛行中。

〔上〕太平洋戦線に投入されたB-25C。108ページと同じく機首に75mmのM-4砲を積んだ艦船攻撃型のC型で、コクピット後方の観測室など、機体上面のもようがよくわかる。塗装は機体上側面がオリーブドラブとミディアムグリーン迷彩、下面ニュートラルグレー。〔下〕オーストラリア空軍に装備されたB-25J。同空軍はB-25Dを32機、B-25Jを19機装備している。写真の機体(A47-44)はのちにニュージランド空軍へ引渡されている。

(Photo by K. Tanaka)

未発表 海軍機写真集

零戦

A6M5 Zero fighters of No.221 KOKUTAI

昭和19年夏頃、鹿児島県笠ノ原基地における第221航空隊の零戦52型。

⬆ A6M5 Zero fighter of No.221 KOKUTAI taking off from Kasanbara Airfield. Kyushu. Aug. 1944.

⬇ A6M2 Zero fighters of Oita KOKUTAI. Jan. 1944.

〔上〕笠ノ原基地で錬成訓練中の第221航空隊の零戦52型。19年1月に同基地で編成された221航空隊は、同年末には6コ飛行隊をようする大部隊であった。写真は夏頃の撮影。〔下〕格納庫前のエプロンに並んだ大分航空隊の零戦21型，昭和19年2月頃の撮影である。

A6M2-K Zero two-seat trainer of No.221 KOKUTAI,
Summer 1944.

〔上〕訓練中の零式練習用戦闘機11型。これも221航空隊の所属機である。零戦の複座練習型はＡ６Ｍ５を改造した22型も作られたが、主に使われたのは写真のＡ６Ｍ２改造の11型である。練習型の操縦席は、後席の教官席には風防がついていたが、前席の学生席は開放式であった。写真でそれがよくわかる。〔下〕笠ノ原基地の零戦52型。これも221航空隊の所属機。尾翼に"Ｚ"記号が記されているが、これは戦闘304飛行隊の所属機であった。昭和19年夏頃の撮影。

A6M5 Zero fighters of No. 221 KOKUTAI, Kasanbara Airfield, Kyushu, Summer 1944

↑ A6M2 of Oita KOKUTAI, Jan. 1944.

↗ A6M5 of No.221 KOKUTAI, refueling at Kasanbara Airfield, Aug. 1944.

➡ Zero pilots of No.221 KOKUTAI. After a short halt, they flew to the Philippine theater one after another.

〔上〕大分航空隊の零戦21型。昭和19年初めで、まだ零戦隊も意気があがっていたころ。訓練中のひとこまである。

〔右上〕給油中の零戦52型。笠ノ原の221航空隊所属機で、昭和19年夏の撮影。

〔右下〕笠ノ原基地の零戦52型。昭和19年夏、激しい訓練のあいまにしばし憩う221航空隊の隊員たち。この基地で錬成訓練を終えた各戦闘飛行隊は、つぎつぎに南方戦線へ送られ、比島攻防戦の主力航空隊として活躍した。

A6M3 Zero fighter of Oita KOKUTAI, Jan. 1944.

〔上〕大分航空隊の零式練習用戦闘機11型。昭和19年初めの撮影。
〔左〕同じく大分航空隊の零戦で、機首の曲線から32型と思われる。これも19年1月頃の撮影である。

（147ページ本文記事参照）

XB-21試作爆撃機

Prototype NA-21, Mines Field, 4 March 1937. No nose gun turret or gear fairings yet installed.

1937年3月4日、ロサンゼルスのマインズ・フィールドのタクシー・ウェイに姿をあらわした試製NA-21。機首の砲塔も主車輪のフェアリングもついていない。
(Photo : Peter M. Bowers)

TWO NORTH AMERICAN AVIATION TWIN ENGINED BOMBERS

ノースアメリカン

XB-21 & XB-28

Twin engined heavy bombers such as the XB-21 were obviously under powered for effective operation.

XB-21のような双発爆撃機では力不足であることは明らかであったが、防衛当局は爆撃機を4発にすることには消極的で、ボーイングB-17にいたってはじめて4発となった。
(Photo : Peter M. Bowers)

Single XB-21 had many modifications during its lifetime. Solid nose. Wright Field

〔左〕XB-21はライトフィールドでテストされたが，その間，いろいろ改造された。この段階では，機首の透明風防を外板でおおい，エンジン排気管も前ページ下の写真とは異なったものになっており，スーパーチャージャーはつけられていないものと思われる。胴体にライトフィールド所属機の「矢じり」のマークが画かれている。
（Peter M. Bowers）

ノースアメリカンが開発した最初の爆撃機XB-21。NA-21の会社名で原型1号機（38-485）は1937年に完成。"ドラゴン"のニックネームがあたえられたが，生産には入らず，原型1機が作られたにすぎなかった。

〔右〕後方から見たXB-21。大地を抱くように翼をひろげ，太い胴体をひきずっている。いかにも戦闘機にねらわれやすいような格好である。どこから見てもスマートといえず，まさに古生代の翼竜といったところ。
（Photo: P. M. Bowers）

The craft would have been vulnerable to fighter attack from the rear.

XB-28は与圧室を装備し、遠隔操作の砲塔を設けた革新的な高々度爆撃機として、原型1号機は1942年4月に初飛行したが、これも2機の原型が作られたのみで、生産にはいたらなかった。

〔右〕迷彩塗装をしたXB-28。明るい陽光を背景にしたシルエット。本機の側面形がよくわかる。P&W R-2800ダブルワスプ・エンジンの双発、高々度での方向安定のために採用された高くて面積の広い垂直尾翼。マーチンB-26とよく似た外形である。

(Photo: AAHS)

XB-28. Large ventral fin provided added lateral directional stability at high altitudes. Similarity to Martin B-26 is apparent in this view.

XB-28. Left prop turned counterclockwise from rear, and right prop turned clockwise.

XB-28は社内呼称がNA-63。原型2号機は社内呼称がNA-67で、XB-28Aと呼ばれたが、試験飛行中に太平洋に墜落している。1号機は40-3056、2号機には40-3058のシリアルが与えられた。

トルクを押えるために左のプロペラは時計の針と逆方向、右のプロペラは時計まわりに回転した。

(Rockwell International)

Front view. Some family likeness to early straight winged B-25 can be seen. (Photo: Rockwell Int'l Corp.)

Rear view. Gun turrets look very much like those of the B-29. Resemblance to the B-26 can also be seen.

〔上〕正面から見たXB-28。大きな4翅プロペラが特徴的である。水平に伸びた翼は、先輩であるB-25と同系統のものである。
〔右〕後方から見たXB-28。胴体上・下方および尾部の砲塔はすべて遠隔操作方式で、B-29スーパーフォートレスのそれに似ている。胴体上・下面の砲塔は、写真では引込んだ位置。この角度でも、外形はマーチンB-26と非常に類似していることがわかる。XB-21で爆撃機への新しい道を拓いたノースアメリカンは、B-25で見事に成功。XB-28でさらに革新的なものへと冒険を試みたが、実らなかった。
〔Rockwell International〕

エアラインの翼

エア・インデイア ①

現在のエア・インデイアの前身、タタ航空が創設されたのは1932年の6月。当初は郵便物の輸送が主で、ロンドンからカラチまで路線をのばしていた英国のインペリア航空の荷物をひきついで、カラチ／マドラス間に定期便を開設した。会社名が今日のエア・インディアに変ったのは戦後の1946年7月。創業者のJ.R.D.タタ氏は、現在会長としていぜんとして現職にある。

〔下〕創業のころの使用機は単発のデハビランド・プリモスであったが、創業4年目の1936年に入って双発のワコーYQC-6を導入した。同機の加入で路線は大きくのびて、1937年にはボンベイ／デリー、カラチ／ボンベイ／コロンボ路線も運航している。

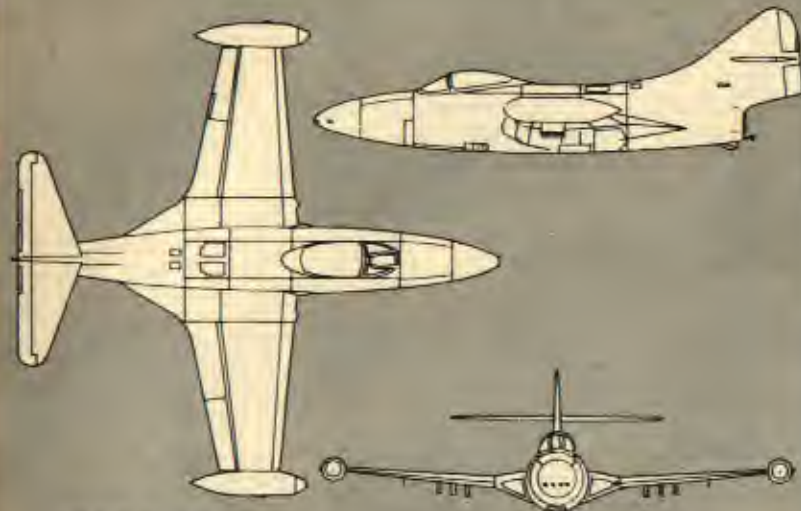
〔上〕ワコーYQC-6につづいて、1938年に導入した双発機デハビランド・ドラゴンラピッド。創業以来1ヵ年間で運んだ乗客はわずかに8人。3年間はほとんどが郵便輸送で、乗客輸送が本格化したのは、このドラゴンラピッドを購入してからであった。1938年には658人の乗客と43万1,760-ℓbの郵便物を運んでいる。

第721戦闘飛行隊（VF-721）に配属されたF9F-2。

ジェット戦闘機の先輩たち　アメリカ海軍　③

グラマン F9F-2／5 パンサー　GRUMMAN PANTHER

［F9F-2　三面図］

第831戦闘飛行隊（VF-831）のF9F-2

艦戦の名門グラマンが開発した最初のジェット戦闘機パンサーは、アメリカ海軍で最初に戦闘に参加した艦上ジェット戦闘機でもある。

当初グラマンの計画では、手近かに実用できるエンジンが推力1,500-lbのウェスチングハウスJ30しかなかったため、同エンジンを主翼に4基積む案をたてて、1946年4月からXF9F-1の名称で原型の製作に入ったが、輸入された強力なロールスロイス・ニーン（推力5,000-lb）が搭載できることになって、同エンジン単発のXF9F-2に設計変更された。

ロールスロイス・ニーン　エンジンを胴体に埋め込んだＸＦ９Ｆ-2原型２機のうちの１号機は1947年11月24日に初飛行、翌48年８月16日にはニーンの代替エンジンと考えられていたアリソンJ33-A-8エンジン（推力4,600-ℓb）を積んだ原型ＸＦ９Ｆ-3も初飛行した。生産型のＦ９Ｆ-2は、ニーンをプラット・アンド・ホィットニイでライセンス生産したJ42-P-6を搭載、Ｊ33エンジン搭載のF9F-3と並行して生産が進められたが、両機を比較した結果、-2のほうがすぐれていたため、54機契約された-3はのちにすべて-2に変更された。F2F-2は、47機の第１次契約につづいて、追加発注され、全部で437機が海軍および海兵隊の戦闘機部隊に引渡されている。本機を最初に装備したのは第51戦闘飛行隊（ＶＦ-51）で、1949年５月から引渡しを受けた。

写真上と右はF9F-2で、上の機体は第721飛行隊（ＶＦ-721）の所属機である。F9F-2の後期の生産型はＪ42-P-8エンジン（推力5,750ℓb.st）に換装、最高速度920km／hr、上昇率1,828m／分という性能であった。

F9F-2には、グラマン艦上戦闘機の伝統である“キャット”一族の名称“パンサー”があたえられた。-2、-3につづくバリエーションとしては、アリソンJ33-A-16Aエンジン（推力6,350-lb)を積むF9F-4が計画され、73機発注されたが、J48-P-6Aエンジン(推力6,250-lb)装備のF9F-5に計画が変った。-4、-5からは胴体が2ft(0.60m)延長され、垂直尾翼が高いものとなっている。-5は655機が発注され、641機が引渡された。

1950年7月3日、朝鮮動乱に出動した空母バーレイフォージから飛び立った第111戦闘飛行隊（VF-111）のF9F-2は、MiG-15と米海軍で初めてのジェット戦闘機同志の空戦を演じ、撃墜している。後退翼を採用したクーガーが出現してからは、パンサーは写真偵察、標的曳航などの任務にまわされ、1962年ごろまで就役している。写真下は胴体を延ばして垂直尾翼を高くしたF9F-4。同機はのちにF9F-5となった。

〔F9F-5データ〕エンジン；P&W J48-P-6A(6,250-lb)×1、全幅11.58m、全長11.83m、全高3.72m、翼面積23m^2、自重4,602kg、全備重量8,490kg。最大速度930km/h(1,524m)巡航速度774km/h、上昇率1,551m/分、実用上昇限度13,045m。